

LA MONARQUÍA

DIARIO POLITICO

PRECIOS DE SUSCRICION

En Ferrol, un mes, una peseta.— Provincias, trimestre, cuatro pesetas.— Ultramar y extranjero, trimestre, nueve pesetas.
La correspondencia se dirigirá al Director del periódico.
No se devuelven originales.

REDACCION Y ADMINISTRACION: SINFORIANO LÓPEZ, 158 PRAL.

FERROL: Miércoles 31 de Octubre de 1888

ANUNCIOS

La línea de una columna en la cuarta plana, cinco céntimos de peseta.—La de dos columnas doce céntimos.—En la tercera plana pagarán el doble.—A los suscriptores se les hace una rebaja de un veinticinco por cien.—Comunicados á precios convencionales.

NUM. 567

MEJORAS POSITIVAS

NUESTROS DIQUES

Poco amigos de trabajar el artículo, que así se llama vulgarmente en el periodismo al hecho de ensalzar á diario á la gente de casa, ni aun hemos sabido aprovechar la ocasión magnífica que se nos ha presentado de tocar el bomo hasta romper el parche, fabricando entusiasmo en pró de nuestro diputado é inspirador de este periódico, á cuya iniciativa y á cuyas gestiones se, deberá indudablemente el que Ferrol cuente en breve con una mejora positiva que ha de elevarle en categoría naval y que ha de amarrar aquí, mucho más que lo está hoy, la importancia y la atención que se dedican á los Departamentos de Marina por el mundo marítimo. Al Excmo. Sr. D. Nicasio Pérez y á otro hombre á quien podemos considerar también de casa, puesto que con sus simpatías políticas y particulares nos honra, al diputado provincial Excmo. Sr. D. Demetrio Plá cuyo cariño por nuestro Departamento y pueblo que le vió nacer es bien notorio, hemos de ser deudores los ferrolenos de una ventaja cierta que traerá consigo pan para nuestros obreros mientras las obras duren, y que ha de afianzar aquí para siempre, y ya con visos veraces, el timbre de primer departamento de la Nación título que á veces se nos disputa. A esos dos hombres, que sin exhibiciones, ni alharacas, ni pregones, ni carteles han sabido recabar para Ferrol algo práctico, algo que en breve vá á comenzar á explotarse y á dar de comer á cien familias de braceros, debíamos haberles ensalzado; pero, no; no lo hacemos; los verdaderos servicios al país huyen de los relumbrones; su mayor premio es la conciencia satisfecha de haber ejecutado una buena acción. Quede para los afiliados al partido que está en el poder el cacarear de Providencia chica; dejémosles sus propios protectores puestos en ridículo en todas ocasiones; si ahora tocásemos el tambor nos confundiríamos con ellos.

Y dicho lo dicho, á guisa de exordio, séanos permitido emitir dos consideraciones aquilatando lo que significa el haberse conseguido por nuestros amigos la verificación de las obras que han de dar mayor cabida á los diques viejos é inútiles que tenemos.

Queremos que la maestranza vea cuanto eso le conviene.

Aquí todo el mundo se curó de alborotar la opinión cuando el asunto de los cruceros; una cuestión puramente personal estuvo á punto de torcer el buen sentido público aventurándole en erróneo camino, y la prensa primero, en su mayor y distinguida parte, y el pueblo después, deslumbrado momentáneamente, se preocupaban más del bien ageno que del bien propio; les quitaba más el sueño asuntos de índole privada de casas constructoras que el verdadero provecho y conveniencia de todos nosotros, como habitantes de un pueblo donde radica el Departamento de Marina, y de la misma Marina después. Nadie puso el dedo en la llaga, y la llaga es que Ferrol tiene que vivir fatalmente atado al adelanto, estancamiento ó ruina de nuestro poderío naval. Buscar para Ferrol, pues, un medio de hacerle necesario para el Gobierno, de hacerle más aún que necesario, imprescindible, es altamente cívico; eso es lo que consiguieron los señores Pérez y Plá, al convertir en hecho cierto y tangible el proyecto que ya existía de alargar los actuales Diques.

Ferrol con un Dique sólo no puede decir que tenía Arsenal. Para las más rudimentarias atenciones de una flota se necesita más de un vaso donde puedan entrar los buques á carenarse, pues puede suceder, y ya no tratándose de cuestión de guerra, que haya apremiante necesidad de meter un barco en dique y es ridículo que sea eso imposible, porque el único que existe esté ocupado.

Aquí, mucho chillar por Armada, mucho desesperarse por material naval y empieza por no contarse ni con gérmenes propios para darle forma, ni con diques suficientes para conservarlo y componerlo, y lo que es peor aún, y así anda la Suprema Administración de la Marina, ni con fondos presupuestados para sostenerle. Ya tenemos buques, es cierto; las primeras manifestaciones prácticas de las lágrimas de oro del contribuyente ya están á flote, pero... en el panteón arrinconadas por falta de cuartos.

De eso tiene una poca de culpa la opinión pública y la prensa departamental con sus impaciencias; otra poca de culpa los que tienen en la mano la alta gestión de tan caros intereses, en hacerla caso; otra poca de culpa esa falta de tino, de tacto que preside á las acciones de nuestros ministros, y otra poca de culpa la mala sombra española, y á ella acabaremos de echarle la culpa entera para que nadie se incomode.

Así como es ya de cajón al hablar de repúblicas poner por dechado la de los Estados Unidos y además de ser de cajón es un poco vulgar y ya casi barberil, es también de ene, al hablar de desarrollos de marinas traer al cotarro la de Italia. Si en Italia hubiesen procedido como nosotros estaban frescos, por que aquí se camina genialmente, sin orden previo, ni concierto, ni línea de conducta preconcebida; aquí se quiere salir del paso y acallar sea ello como sea las ansiedades del país sin valor para despreciar sus alharacas im-

precedentes, ni orden para empezar por donde se debe empezar.

El que los ministerios militares obedezcan á las inconstancia de la política trae este estado caótico y desgraciado; las luchas mezquinas de intereses de localidad lo secundan eficazmente, y la sordidez de miras de todos que anteponemos el interés propio al del Estado, lo completan.

Se trata de hacer marina, y ya vemos desarrollada una nube de ambiciones que tira en sentidos divergentes, y el gobierno haciendo de panacea para contentar á todo el mundo, como acaba recientemente de suceder.

Eso que ni es serio, ni medio serio, no lo hizo Italia.

Allí la marina no es un compradazgo donde todas las cosas pasan entre parientes; el brazo civil se preocupa algo más que en España, y la opinión no es tan indiferente como aquí á las cosas navales. Aquí cuando se habla en las Cortes, de Marina, se vacía el salón y los pocos diputados ó senadores que permanecen abren la boca. ¿Qué más?... ni diputados hemos tenido casi que supiesen una palotada de estos asuntos. Hubo diputado por un departamento de marina que apesar de llevar consigo de banderillero de confianza á un sabio en asuntos del mar y de recitar lecciones aprendidas de memoria, hizo planchas suficientes para blindar á un barco de cintura.

Cuando daba la noticia la prensa de aquí de que para hacer una campaña atroz en las Cortes y con el objeto de ponerle al Ministro de Marina las peras á cuarto, venía á hacer esprofezo un viaje á Ferrol el diputado señor Puga, la verdad, la risa nos retozaba por el cuerpo; y el señor Rodríguez Arias al saber el campeón que le mandaban á que le residenciase, probablemente diría para su sayo:

—¡Ból... esa enfermedad me la quito con unos sinapismos. Dolor de cabeza simplemente.

Así anda todo, y cuando así anda todo, tíñese la avilantez de censurar crudamente y con malas formas á un hombre de bien como nuestro diputado actual, que al fin, si se mueve poco, cuando lo hace dá por lo ménos en el clavo. Lo que él consiguió dentro de su modestia es superior á lo que consiguieron sus antecesores, pues sus antecesores, fuera de unas cuantas plazas de correos y unas cuantas credenciales para amigos, no sabemos que hayan obtenido otra cosa.

Los diques que se van á alargar serán capaces una vez listos de recibir buques como la *Vitoria* y la *Numancia*; la escuadra estará con más frecuencia que hoy en Ferrol.

El proyecto, planos, presupuesto y pliego de condiciones; el estudio, en fin, técnico es del ilustrado constructor del *Dique de la Campana* nuestro amigo don Andrés Comerma cuyo crédito en España y más aún en el extranjero está encima de todo elogio. El será sin duda alguna el nombrado para dar forma á estos trabajos cuyo proyecto y estudio ya le pertenece.

El coste de las obras está calculado en seis millones de pesetas en números redondos y se calculan 5 años para darlas por terminadas.

Falta hacia al gran Arsenal de Ferrol esa mejora que alardeando de arsenal y blasonando de gran establecimiento no contaba más que con un dique utilizable, mientras que todos los arsenales de Europa el que ménos tiene tres diques. ¡Portsmouth, tiene 11!

ARSENALES DEL ESTADO

II

Lógico y natural es que atribuyamos la decadencia de nuestros arsenales á la actual situación, que no oculta ya sus propósitos de acabar con lo que califica por medio de sus órganos en la prensa de *rutina histórica*, cuando esa actitud aparentemente reformadora no puede traducirse en otra cosa que en una manifiesta impotencia para hacer administración, amén de los agiotajes á que se abre ancho camino y que habrán de ser doblemente perjudiciales para el país, que el sostenimiento de unos centros susceptibles de producción ventajosísima y baluarte de nuestras necesidades en los períodos de paz, como en los de guerra.

Crear que la industria particular naval podrá crearse al simple soplo de una protección del momento y que habrá de contribuir á su desenvolvimiento y desarrollo la marina mercante es punto ménos que resucitar los sueños del andante caballero manchego; es difundir en la atmósfera de ilusiones que rodea á la actual política una utopía más y matar, en una palabra, la industria, que debe su existencia al sacrificio de tantos reinados, y precipitar á un desengaño á tantas fuerzas vivas del país alucinándolas con el planteamiento de un problema, no solo irrealizable, sino también impotente y defectuoso en sumo grado á los servicios marítimos.

Tristeza causa ver al órgano del presiden-

te del Consejo que por su alta investidura está llamado á imprimir dirección, y tono, y líneas generales á la política nacional, conspirando contra unos establecimientos dentro de cuyas murallas se guardan tantos tesoros mecánicos, tantas obras hidráulicas, tantas creaciones del saber y tantos esfuerzos del trabajo.

El Arsenal del Ferrol tiene un sello característico en el orden fabril que no podrán conseguir nunca los astilleros navales de ninguna Empresa, por poderosa que ella sea, ni las glorias, ni los blasones alcanzados en más de dos siglos de existencia habrá de arrebatárselas ningún Gobierno vulnerable, siquiera se empleen para combatir sus méritos traiciones veladas con una intención patriótica.

Claro que amarrando de piés y manos á la industria oficial; claro que precipitando con sistemas de inacción su más rápida ruina y haciendo estéril, en fin, su vida con la prohibición de admitir operarios, manteniendo jornales de 60 céntimos y de una peseta á obreros que por su aptitud y sus servicios dignos son de mayores estímulos, y negando auxilios y estableciendo trabas á la marcha de los trabajos, claro que fácilmente puede así señalarse la degeneración de los astilleros y hasta registrar sus defectos y sus gravámenes, haciendo de estos desaciertos propiamente gubernamentales, comidilla esos mismos elementos de la situación para proteger á Empresas, acaso simpáticas, y llenar de oro sus bolsillos, con escándalo del país y sin beneficio alguno para éste ni para la Marina.

Químérico sueño, si presume el partido fusionista, cándidamente pensando, que las Casas constructoras son capaces de establecer: Arsenales de arraigo, astilleros visibles, cuando ménos, con elementos y vida propia.

Los talleres que se levanten y las máquinas que se adquieran durarán lo que duren las construcciones, y sobre el importe de los buques conseguirán realizar las adquisiciones de los más preciosos artefactos.

Buena prueba de que estas mismas consideraciones no han pasado inadvertidas para el Ministro de Marina y señal evidente de que en sus cálculos no entra tampoco el convencimiento de que tal industria pueda alcanzar una estabilidad y poder compatible con la industria oficial, lo revela bien á las claras en su reciente decisión, repartiendo quillas á cuantos licitadores acudieron al botín, como quien reparte privilegios de la Real Casa entre las zapaterías y sombrerías del Reino.

Pero no estamos en el caso de que tras el escándalo ofrecido, venga la mofa por conducto de un órgano oficioso, que, paladinamente pensando—pues no queremos hacerle el agravio de creer que, también cual otros colegas le inspiré mas interés el provecho de una Empresa particular que el general del país y de la Marina—apela á argumentos tan extremos como el de comparar los Arsenales de Cherbourg y La Seyne con los nacientes de España, los cuales empiezan por sentir la necesidad de una protección absoluta del Gobierno, cuando aquellos otros han nacido y vivido por virtud propia y con toda su existencia de 20 años no han sido una amenaza contra los buenos Arsenales del Estado, ni el mejor, después de todo, reúne las condiciones que los del Ferrol y Cartagena envidiados por todos los estados del mundo.

La *Iberia*, sin embargo, no se reserva ya de pedir la clausura del Arsenal del Ferrol, no se asusta de exponer una idea con la cual pensará ella que adquiriremos la supremacía al menos sobre Francia, anticipándonos á hacer lo que la vecina república no hizo aún, apesar de contar con una industria privada tan rica y tan potente.

¡Ah! Nuestro colega madrileño debe ignorar, sin duda, la misión que Arsenales como el del Ferrol están llamados á ejercer en el porvenir marítimo; le ciegan, indudablemente consideraciones de un orden privado; le descarrían consignas de bandería política ó no acierta á interpretar sus sentimientos nacionales, cuando no vacila en someter todo el secreto, y todos los resortes y todos los poderes marítimos á unas Empresas particulares, hipotecando en ellas nuestro prestigio en los mares.

La *Iberia* desconoce lo que es y lo que

valen los arsenales del Estado y los prodigios realizados en este de Ferrol desde la época de Fernando VI y Carlos III hasta nuestros días. Aquí se han seguido desde entonces todos los movimientos intelectuales de la arquitectura y de las ciencias navales. En los tiempos de mayor agonía para la patria, escupieron estas gradas bajeles á centenares que tantas glorias conquistaron para el pabellón nacional refrendando el poder que siempre se ha reconocido á nuestras Escuadras.

Ahí están aun las barracas de Esteiro, las primitivas obras de nuestros astilleros realizadas á principios del siglo XVIII y que oáuparon á los obreros de Guernica y Pasages, reconocidos entonces como los mejores operarios del mundo; y aquí están hoy sus sucesores, conservando el tradicional galardón, y más inteligentes que los otros y siempre sobrios y resignados, viendo cuan mezquinamente se pagan sus servicios por una nación ingrata que, despues de explotar sus fuerzas, los abofetea desairándolos y rebajándoles su prestigio y competencia indiscutible y reconocida por propios extraños.

Pero en lugar de sostener el Gobierno un establecimiento de tal importancia y de tan fértiles frutos lo relega al olvido y á la inacción más punible, ofreciendo el triste espectáculo de atentar contra lo mismo que proclama, como es «la protección decidida á la *industria nacional*», mata al único elemento que puede proporcionar venturas no ficticias, al ramo que solo tiene vida y desarrollo y garantías en nuestra humilde nación, por que no es lo mismo hacer buques, que hacer telas, *cardar* lanas, ó crear fábricas de hacer pitillos.

Lo más triste del caso no está ya en esa indiferencia con que hoy se miratodo lo que afecta á los arsenales; lo verdaderamente sensible es que presidiendo un interés tan inexperto como desmedido por llenar de oro los bolsillos de media docena de Empresas particulares, como se llenó ya de algunos extranjeros, tendrá el país contribuyente y el nocontribuyente que sufrir necesariamente las consecuencias de tan desastroso sistema, quedándose sin ninguna de ambas industrias, despues que se haya agotado el último céntimo aplicado á la reconstrucción del poder naval.

Para el número próximo continuaremos examinando la cuestión bajo otros puntos de vista, pues el tema es de los que ofrecen tela larga.

CEDULAS PERSONALES

En corroboración de lo que expusimos bajo este mismo epígrafe en nuestro número de 12 del corriente, insertamos á continuación el artículo que sobre la propia materia ha publicado *El Consultor* del 24, periódico de Madrid cuya competencia y autoridad en asuntos administrativos no admite dudas.

Por estar conforme en un todo con nuestro criterio, insistimos, pues, en llamar la atención de los lectores de LA MONARQUÍA y de quien más corresponda, para que tengan presente, que los morosos en el pago del impuesto de cédulas personales, no están sujetos á la penalidad de la multa del duplo de que trata el artículo 41 de la instrucción vigente de 27 de Mayo de 1884, porque ésta tan solo se refiere á los defraudadores y contraventores y no á los morosos.

Hé aquí el artículo de *El Consultor*:

«Al dirigir á los Sres. Alcaldes nuestro aviso previsor en el número del día 12 del actual, inspirados en el mejor deseo de evitarles disgustos y responsabilidades, y de librar á ser posible á los contribuyentes recargos y apremios por no haberse provisto oportunamente de las cédulas personales, indicábamos la conveniencia y necesidad de la publicación de edictos y hasta de avisos á domicilio por medio de los alguaciles, haciéndoles notar que de no concurrir á tomarlas antes de 1.º de Noviembre se exponen al recargo ó multa del duplo de su importe; pero ni esto significa una obligación precisa ni reglamentaria de tales avisos á domicilio, ni que por nuestra parte estimáramos completamente legal esa multa del duplo para los que no siendo verdaderos defraudadores aparezcan únicamente como morosos. Sin embargo, no ha faltado quien dando otra interpretación más tirante á nuestras indicaciones, nos haya venido arguyendo, tratando de desvanecer una creencia que ni hemos tenido ni la te-



SERVICIOS DE LA COMPAÑIA TRASATLANTICA DE BARCELONA

Líneas de las Antillas

CON SERVICIOS Y EXTENSION A NEW-YORK Y VERACRUZ
COMBINACION A PUERTOS AMERICANOS

ATLANTICO Y PUERTOS N. Y S. DEL PACIFICO

Saldrá del puerto de Cádiz el día 10 del corriente el magnífico vapor

CIUDAD DE SANTANDER

El día 20 saldrá del puerto de Santander el vapor CATALUNA

Saldrá el 30 del puerto de Cádiz el vapor

ANTONIO LOPEZ

Linea de Filipinas

CON EXTENCIÓN A ILO-ILO Y CEBU

Saldrá del puerto de Barcelona el día 19 el vapor

ISLA DE MINDANAO

Linea de Vigo à Colón

COMBINACION AL PACIFICO N. Y S. DE PANAMA Y SERVICIO A MÉJICO

Saldrá del puerto de Vigo el día 30 de Octubre el vapor

MENDEZ NUNEZ

Servicio de Africa

Costa Norte.—Servicio quincenal.—Salida de Cádiz los días 16 y 30 para Tánger, Algeciras, Ceuta y Málaga y retorno de Málaga el 12 y 25 con las mismas escalas.

Costa Noroeste.—Servicio mensual de Cádiz á Larache, Rabat, Casablanca, Mazagán y Mogador.

Servicio de Tánger.—Tres salidas á la semana; de Cádiz para Tánger los domingos, miercoles y viernes; y de Tánger para Cádiz los lunes, jueves y sábados.

Aviso importante.—La Compañía previene á los señores comerciantes, agricultores é industriales, que recibirá y encaminará á los destinos que los mismos designen, las muestras y precios que con este objeto se le entreguen.

Estos vapores admiten carga con las condiciones más favorables, y pasajeros á quienes la Compañía dá alojamiento muy cómodo y trato muy esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas á familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. Rebajas por pasajes de ida y vuelta. Hay pasajes para Manila á precios especiales para emigrantes de clase artesana ó jornalera, con facultad de regresar gratis dentro de un año, si no encuentran trabajo.

La empresa puede asegurar las mercancías en sus buques.

Para más informes en Ferrol, D. Nicasio Perez. Coruña. E. da Guarda.

LA TORRE

Chocolates, Cafés y Tés

DE

FRANCISCO LEAL

SEIS MEDALLAS DE PREMIO

72. ORZAN, 72.—LA CORUNA

En el Pizarral de Lou-

rido, cerca del Ferrol se fabrican á máquina los siguientes objetos:

Aljibes, cubos y depósitos, de todas formas y dimensiones para vinicultores.

Depósitos de agua para usos domésticos.

Baños para salar carnes, y usos domésticos.

Vertederos, selleros y estanterías.

Pesbres de todas clases.

Planchas para cocinas.

Escaleras.

Esfersas para relojes de torre.

Dinteles para ventanas.

Lababos de todas clases.

Tablas para mesas de Sociedades y Cafés.

Frisos lisos ó con molduras para decorar portales y habitaciones.

Baldosas de todas dimensiones, para pavimentos.

Orilleros, sencillos ó con molduras para jardines.

Lápidas para Cementerios.

Columnas mingitorias.

Mostradores de tiendas, pescaderías, carnicerías, etc.

Para precios, presupuestos y detalles de cualquier obra sobre cróquis dirigirse por correo á Thomás Jones.—FERROL.



LINEAS COMBINADAS DE VAPORES ASTURIANOS

Viajes con itinerario fijo desde Bilbao á Sevilla y entre Santander y Barcelona

Salidas de Bilbao, con destino á Gijón y demás puertos hasta Sevilla, los jueves de cada semana.

Salidas de Sevilla, en viaje de regreso, los viernes de cada semana.

Salidas de Santander con destino á Gijón y demás escalas hasta Barcelona, los jueves de cada semana.

Salidas de Barcelona en viaje de regreso los miercoles de cada semana.

Salidas de Ferrol para Sevilla y escalas todos los jueves.

Salidas de Ferrol para Barcelona y escalas todos los lunes.

Salidas de Ferrol para Rivadeo, Santander, Gijón y Bilbao, todos los martes y viernes.

Admiten carga y pasajeros para los referidos puertos y para los de Bayona y Burdeos (Francia) con trasbordo en Gijón á fletes convencionales.

Todos los vapores admiten pipas vacías gratis para retornar llenas de aceite.

En Ferrol, D. Nicasio Perez, San Francisco, núm. 7.

LA GINEBRA

MANUFACTURAS SUIZAS

MADRID

RELOJES

para señoras

Caja níkel pesetas . 15
Id. plata id. 25
Id. plata tres tapas. 30
Id. negra. 22
Id. acero. 35
Id. oro grabado . . 55



RELOJES

para caballeros

Caja níkel llavepts. 9
Id. id. Remotoir . 12
Id. negra id. 20
Id. acero id. 30
Id. plata 3 tapas id. 32
Id. oro ley 3 tapas. 150

PIDANSE CATALOGOS ILUSTRADOS



MALA REAL INGLESA

VAPORES CORREOS

PARA LISBOA, RIO JANEIRO, MONTEVIDEO Y BUENOS-AIRES

Salidas fijas cada 15 dias de Carril y Vigo

El 27 de Octubre saldrá de Carril y Vigo para Lisboa, Rio Janeiro, Santos, Montevideo y Buenos-Aires, el magnífico vapor de gran porte

NEVA

Admite pasajeros de todas clases, á los cuales el viaje desde la Coruña á Carril les será por el Agente de la Compañía.

Admite pasajeros de todas clases.

Lleva cocineros y camareros españoles. y á los pasajeros de tercera se les dá cama con ropa, pan fresco y vino á todas, y son trasportados de la Coruña á Vigo, por cuenta de la Empresa. Para más informe dirigirse á los agentes de la Compañía.

Coruña.—D. Ricardo de Urioste, Rua nueva.

Ferrol.—D. Demetrio Plá.

COMPAÑIA COLONIAL

MADRID

Primera fábrica de chocolates superiores

ACREDITADOS CAFÉS

TÉS, TAPIOCA, BOMBONES

26 recompensas industriales

Depósito general.—Mayor, 18 y 20

Sucursal.—Montera, 8

MADRID

Venta en Ferrol: En los principales establecimientos de Ultramarinos y Confiterías

LA MONARQUIA

Suscripción en Ferrol, 4 reales al mes.



EMPRESA DE VAPORES DE IBARRA Y COMPAÑIA

ANTES VASCO-ANDALUZA

VAPORES DE ITINERARIO FIJO

Salen del Ferrol los miércoles para Gijón, Santander y Bilbao; los jueves para Carril, Vigo, Cádiz y Sevilla.

Admiten carga y pasajeros para los indicados puertos y para los de Bayona y Burdeos, y para los puertos del Mediterráneo hasta Italia, con trasbordo en Bilbao y Sevilla. Consignatario, D. Demetrio Plá, San Francisco, 2.

LOS CHOCOLATES

DE

MATIAS LOPEZ Y LOPEZ

MADRID—ESCORIAL

PREMIADOS CON 26 MEDALLAS

SOLO CONTIENEN

CACAO, AZUCAR Y CANELA

Es el desayuno más sano y nutritivo que se conoce. Fijese bien el público, y no se deje alucinar por otras marcas.

DE VENTA

EN TODOS LOS ESTABLECIMIENTOS DE ULTRAMARINOS

Oficinas: Palma Alta, 8.—Depósito: Puerta del Sol 13,

ALMACEN DE MUSICA E INSTRUMENTOS

DE

D. CANUTO BEREÁ

Real, 38.—Coruña

Pianos de Bernareggi, Gassó y Compañía, últimos modelos, fabricados expresamente para el clima de Galicia y Asturias, que se diferencia de los demás en que están reforzados por barras y compensadores metálicos.

Pianos de Römsch, forma elegantísima, cuerdas cruzadas, clavijero de hierro y gran resonador. Es la fabricación más perfecta que se conoce en Alemania, pues reúne absolutamente todos los adelantos de la industria moderna.

VENTAS A PLAZOS DESDE 200 REALES EN ADELANTE MENSUAL

Se garantizan la legitimidad de las marcas de fábrica y respondemos de cualquier defecto de fábrica que pueda descubrir.

Inmenso surtido de Música, Organos, Aristones, Acordeones, Guitarras y Bandurrias.

Música de la edición Peters, al precio de catálogo.

L' UNION

Compañía Francesa de Seguros á prima fija contra el incendio, el rayo, la explosión de gas y aparatos de vapor, fundada en 1828

REASEGURADORA DE LAS COMPAÑIAS

LA CENTRAL Y EL MUNDO

RECONOCIDA EN ESPAÑA POR REAL ORDEN

L' Union. Esta importante Compañía Francesa, garantiza contra los riesgos de incendio, aunque provengan del fuego del Cielo: edificios, mobiliarios, mercancías, fábricas, talleres, etc., etc.

Las condiciones de la póliza son redactadas en vista de EVITAR TODA CLASE DE DIFICULTADES.

L' Union, cuenta más de medio siglo de existencias habiendo dado suficientes pruebas de su incontestable equidad y buena fé en el arreglo de siniestros.

PAGANDO A LAS 24 HORAS DEL SUCESO

Capital social, reservas y primas á cobrar 69 millones de pesetas.

Sub-director de la provincia don Ignacio Pedregal, San Andrés, 210, Coruña.

Agente principal en Ferrol, Eduardo Varela, Dolores, 7, 2.

SEMILLAS DE FORRAGE

para alimento del ganado

Alhova, libra castellana, 1 peseta; Alfalfa, id., 2'50 id. Bromo pratense, id., 1'50 id.; emolacha para ganado, id. 2'50 id.; Trebolencarnado, id., R id.; Idem violeta idem, 2 id.; Ray-grás para pradera de 1'50 1'50 id. Calle de Dolores, núm. 7, 2.º jardín,